



Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited
23 January 2004

Russian
Original: English

**Комитет по использованию космического
пространства в мирных целях**
Юридический подкомитет
Сорок третья сессия
Вена, 29 марта – 8 апреля 2004 года
Пункт 8 (а) предварительной повестки дня*
**Вопросы, касающиеся определения
и делимитации космического пространства**

Аналитическое резюме ответов на вопросник по возможным правовым вопросам, касающимся аэрокосмических объектов

Записка Секретариата

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	2
II. Аналитическое резюме ответов на вопросник по возможным правовым вопросам, касающимся аэрокосмических объектов	2

* A/AC.105/C.2/L/247.



I. Введение

1. На сорок второй сессии Юридического подкомитета Комитета по использованию космического пространства в мирных целях в 2003 году Рабочая группа по вопросам, касающимся определения и делимитации космического пространства, решила, что Секретариату следует, по возможности, подготовить аналитическое резюме ответов государств–членов на вопросник по возможным правовым вопросам, касающимся аэрокосмических объектов (A/AC.105/635 и Add.1–10). Рабочая группа постановила, что это резюме должно быть рассмотрено Рабочей группой на следующей сессии Юридического подкомитета, с тем чтобы принять решение о необходимости дальнейшего рассмотрения в рамках Рабочей группы вопросника по аэрокосмическим объектам (A/AC.105/805, приложение II, пункт 8). Доклад Рабочей группы был одобрен Юридическим подкомитетом.
2. В настоящем резюме, подготовленном Секретариатом во исполнение этой просьбы, содержится обзор ответов на вопросник по возможным правовым вопросам, касающимся аэрокосмических объектов, которые были получены от государств–членов после первой рассылки этого вопросника в 1996 году.

II. Аналитическое резюме ответов на вопросник по возможным правовым вопросам, касающимся аэрокосмических объектов

Вопрос 1. Может ли аэрокосмический объект быть определен как объект, который способен как перемещаться в космическом пространстве, так и, используя свои аэродинамические свойства, определенный период времени находиться в воздушном пространстве?

3. Свои ответы на вопрос 1 представили следующие государства–члены: Алжир, Аргентина, Бенин, Бразилия, Германия, Греция, Индия, Ирак, Италия, Йемен, Казахстан, Колумбия, Коста–Рика, Ливан, Мадагаскар, Марокко, Мексика, Нидерланды, Пакистан, Перу, Республика Корея, Российская Федерация, Сальвадор, Сирийская Арабская Республика, Словакия, Турция, Фиджи, Филиппины, Чешская Республика, Чили, Эквадор и Южная Африка.
4. Ряд государств одобрили определение, изложенное в вопросе 1, а другие государства представили замечания и рекомендации в отношении этого определения. Эти замечания и рекомендации можно резюмировать следующим образом:
 - а) необходимо дополнительно уточнить в определении фразу "определенный период времени", поскольку она является слишком расплывчатой;
 - б) предлагаемое определение основано лишь на двух критериях: способности перемещения объекта в космическом пространстве и его способности определенный период времени находиться в воздушном пространстве. Поскольку конструкция аэрокосмических объектов становится все

более сложной, определение таких объектов должно основываться на дополнительных критериях;

c) чтобы подчеркнуть основную функцию аэрокосмических объектов, обеспечивающих космическую деятельность, необходимо дополнить предлагаемое определение, добавив после него следующую фразу: "[главным образом] [исключительно] в космических целях";

d) для обеспечения соответствия этого правового определения положениям международного космического права следует включить дополнительную информацию о характеристиках аэрокосмических объектов. Кроме того, использование термина "аэрокосмический объект" может вступить в коллизию с другими широко используемыми терминами, такими как "воздушное судно", "космический аппарат" или "космический объект", а в случае использования термина "аэрокосмический объект" последний должен быть определен по отношению к другим терминам, используемым в международно-правовых текстах;

e) в будущем следует продолжить рассмотрение этого определения, поскольку термин "аэрокосмический объект" охватывает различные виды аэрокосмических аппаратов, некоторые из которых уже существуют или прошли испытания, а другие лишь находятся на стадии разработки, планирования или эксперимента;

f) следует уточнить это определение, включив в него ссылку на общую задачу аэрокосмических объектов или вид деятельности, который они обычно выполняют. Аналогичным образом следует уточнить сферу применения выражения "определенный период времени", которое может оказаться расплывчатым;

g) в отношении периода полета аэрокосмического объекта в космическом пространстве предлагаемое определение аэрокосмического объекта является приемлемым.

5. Еще одно государство отметило, что аэрокосмический объект может также "оставаться неподвижным" в некоторых специальных и стратегически важных позициях, таких как точки Лагранжа в любой системе из двух звезд, например Земля – Луна или Земля – Солнце, не расходуя при этом никакой энергии. Это государство предложило в этой связи включить в определение слова "или оставаться" после слова "перемещаться". Далее это государство отметило, что "полеты" в атмосфере других планет, которые возможны в ближайшем будущем, не следует исключать из определения и что, возможно, потребуются предусмотреть особые меры предосторожности при совершении таких полетов.

6. Было выражено мнение, согласно которому использование определения, основанного исключительно на способности перемещаться как в воздушном пространстве, так и в космическом пространстве, может чрезмерно расширить рамки определения и, таким образом, охватить значительное число объектов, которые, в силу других особых характеристик, могут потребовать отдельного режима. В то же время было выражено мнение о том, что если цель заключается в том, чтобы включить все космические транспортные системы, в частности ракеты и космические корабли многоразового использования, а также их полезную нагрузку, то изложенное в вопросе 1 определение является

корректным. По мнению этого государства, определение включает в себя также баллистические ракеты, будущие сверхзвуковые транспортные системы и т.д., которые, возможно, не должны подпадать под это определение, и что необходимо больше информации по этому вопросу.

7. Было выражено мнение о том, что космическими могут именоваться лишь объекты, предназначенные для использования в космическом пространстве, которое должно иметь такой же статус, как международные воды.

8. Было выражено мнение о том, что слова "определенный период времени находится в воздушном пространстве", предусмотренные в определении, могут быть неправильно истолкованы или поняты таким образом, что они означают аэрокосмический объект, способный оставаться неподвижным в воздушном пространстве. Поэтому было предложено заменить слова "находиться в воздушном пространстве" словами "перемещаться в воздушном пространстве".

9. Некоторые государства отметили, что предлагаемое определение не отражает технологическую способность космического объекта находиться в воздушном пространстве и перемещаться в космическом пространстве. В этой связи было выражено мнение о том, что определение не раскрывает функциональные характеристики аэрокосмических объектов и что оно должно включать задачу полета в космос.

10. Было выражено мнение о необходимости выработки определения в сотрудничестве с Научно–техническим подкомитетом Комитета по использованию космического пространства в мирных целях.

11. Было выражено мнение о том, что, хотя данное определение однозначно исключает объекты естественного происхождения, следует пояснить, что "аэрокосмический объект" представляет собой объект, разработанный для эксплуатации в космическом пространстве, который в силу своих аэродинамических свойств пересекает воздушное пространство исключительно в целях выхода в космическое пространство или возвращения на Землю. Выразившее это мнение государство отметило, что более корректно было бы говорить о "космическом корабле" или "космическом аппарате", означая искусственное устройство, с тем чтобы провести различие между подобным объектом и "аэрокосмическим объектом", который может также означать естественный объект.

12. Ряд государств предложили нижеизложенные альтернативные определения:

а) аэрокосмический объект является объектом, который способен как перемещаться в космическом пространстве, так и, используя свои аэродинамические свойства, перемещаться в воздушном пространстве;

б) аэрокосмическим аппаратом является любой объект, который с помощью двигательной установки и системы управления способен перемещаться в космическом пространстве и, используя свои аэродинамические свойства, определенный период времени находится в воздушном пространстве и в некоторых случаях возвращаться в атмосферу Земли;

в) аэрокосмический объект можно определить как объект, который способен перемещаться в космическом пространстве и двигаться в воздушном

пространстве в процессе непрерывного полета на стадиях запуска или возвращения на Землю;

d) аэрокосмическим объектом является объект, который способен летать либо в космическом пространстве, либо в воздушном пространстве, а также способен осуществлять деятельность и в космическом, и в воздушном пространстве;

e) аэрокосмическим объектом является искусственный объект, который способен проследовать на любую высоту и который на любой высоте находится под управлением человека в том, что касается высоты, направления и скорости полета.

Вопрос 2. Различается ли режим полета аэрокосмического объекта в зависимости от его местонахождения – в воздушном или космическом пространстве?

13. Свои ответы на вопрос 2 представили следующие государства–члены: Алжир, Аргентина, Бенин, Бразилия, Германия, Греция, Индия, Ирак, Италия, Йемен, Казахстан, Колумбия, Коста-Рика, Ливан, Мадагаскар, Марокко, Мексика, Нидерланды, Пакистан, Перу, Республика Корея, Российская Федерация, Сальвадор, Сирийская Арабская Республика, Словакия, Турция, Фиджи, Филиппины, Чешская Республика, Чили, Эквадор и Южная Африка.

14. Некоторые государства выразили согласие с тем, что режим полета аэрокосмического объекта должен различаться в зависимости от его местонахождения в воздушном или космическом пространстве. Некоторые из этих государств обосновали свои мнения следующими соображениями:

a) юридические требования являются различными вследствие того, что аэрокосмические объекты эксплуатируются в различных условиях и выполняют различные функции;

b) аэрокосмический объект может быть истолкован как объект, совершающий полет в воздушном пространстве и перемещающийся в космическом пространстве. В соответствии со статьей 1 Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года ("Чикагская конвенция") каждое государство осуществляет полный и исключительный суверенитет в воздушном пространстве над его территорией. В то же время космическое пространство не может быть национальной собственностью, и ни одно государство не может претендовать на суверенитет в отношении космического пространства или звездных тел. Таким образом, аэрокосмические объекты, эксплуатируемые в воздушном пространстве, охвачены международным воздушным правом, а аэрокосмические объекты, которые эксплуатируются в космическом пространстве, должны регулироваться принципами международного космического права;

c) существуют важные различия в физических ограничениях и физических законах, которые касаются каждой из природных сред. Особенно подробно должны быть определены условия посадки аэрокосмических объектов;

d) ответ на этот вопрос будет положительным, если термин "местонахождение" понимается, как означающий реальный полет летательного аппарата в воздушном пространстве на основе принципов и технологии аэронавтики, с одной стороны, и перемещения объекта на орбиту и с орбиты на основе принципов и технологии астронавтики, с другой стороны;

e) в воздушном пространстве режим является аэробным (для горения используется воздух, например, реактивный самолет), а в космическом пространстве режим является анаэробным (кислородом заправлен летательный аппарат, например, ракета).

15. Некоторые государства не согласились с тем, что режим полета аэрокосмического объекта должен различаться в зависимости от его местонахождения – в воздушном или космическом пространстве. Эти государства обосновали свои мнения следующими соображениями:

a) поскольку запуск остается элементом космической деятельности, он должен регулироваться одинаковым режимом. Воздушное пространство – лишь промежуточная среда, через которую перемещается аэрокосмический объект;

b) аэрокосмические объекты перемещаются над воздушным пространством, т.е. в среде, находящейся за территорией и территориальными водами любого государства;

c) режим будет определяться характером деятельности (последняя должна регулироваться конвенцией или другим соглашением), а не статусом пространства, в котором данный объект находится в какой-либо определенный момент.

16. По мнению некоторых государств, необходимо рассмотреть вопрос о дополнительной разработке некоторых норм международного воздушного права и международного космического права, в частности, связанных с международной ответственностью за любой причиненный ущерб, спасанием экипажа и т.д.

17. Некоторые государства выразили мнение, согласно которому новый особый режим полета аэрокосмического объекта должен разрабатываться с учетом таких аспектов, как технические свойства аэрокосмических объектов, которые способны как двигаться в воздушном пространстве, так и перемещаться в космическом пространстве, а также уже существующие и перспективные технические разработки.

18. Некоторые государства отметили, что условия пролета не являются неизменными, и их применение зависит от законодательства конкретных государств. По мнению этих государств, пересечение атмосферы Земли является по своему характеру эксплуатационным вопросом, не влияющим на конечную цель полета в рамках единого режима.

19. По мнению еще одного государства, режим полета аэрокосмического объекта не различается в зависимости от нахождения объекта в воздушном или космическом пространстве.

20. Ряд государств отметили предпочтительность подхода, предусматривающего определение функции и задачи космического объекта. По мнению этих государств, вместо разработки режима, в рамках которого

регулируемый предмет был бы связан с полетом объекта или его местонахождением при перемещении, целесообразнее было бы рассматривать объект с точки зрения его целей и функции. В этой связи государства сделали следующие замечания:

а) если аэрокосмический объект предназначен для исследования космического пространства и использования в этом пространстве, то логично было бы применять к нему действующие нормы космического права, в частности, касающиеся ответственности в случае нанесения ущерба. Если же аэрокосмический объект используется в целях, связанных с воздушным движением, то может предусматриваться применение норм международного воздушного права. Такая двойственность в использовании может породить неясность и создавать коллизию в применимом праве в случае аварии;

б) режим полета должен зависеть от цели полета аэрокосмического объекта. В отношении аппаратов, используемых для доставки груза или людей по маршруту "Земля–Земля", должен применяться режим воздушного права. В тех случаях, когда основной целью полета аэрокосмического объекта является исследование космического пространства, преимущественную силу должно иметь космическое право. Режим полета аэрокосмического объекта может определяться на основе того, находится ли этот объект в космическом или воздушном пространстве;

в) аэрокосмический объект в ходе запуска и нахождения на орбите функционирует как космический объект, а при возвращении в атмосферу и посадке – как воздушное судно, т.е. конструкция и функциональные характеристики космического объекта позволяют ему выполнять задачи как в воздушном, так и в космическом пространстве.

21. Некоторые государства отметили, что когда аэрокосмический объект функционирует в пространстве, находящемся под юрисдикцией какого-либо государства, его режим определяется законами этого государства и нормами международного воздушного права. Некоторые из этих государств подчеркнули, что если полет аэрокосмического объекта через воздушное пространство другого государства осуществляется в рамках либо его непосредственного выхода в космическое пространство при запуске, либо возвращения из космического пространства для совершения посадки и является лишь неотъемлемой частью этих операций, то его режим определяется нормами международного космического права.

22. Было выражено мнение о том, что запускаемые в космическое пространство аэрокосмические объекты, даже совершая в этой связи пролет через воздушное пространство, остаются связанными с запускающим государством. Поэтому в отношении аэрокосмических объектов применяется космическое право, а не воздушное право государства, через воздушное пространство которого аэрокосмический объект совершает пролет.

Вопрос 3. Существуют ли специальные процедуры в отношении аэрокосмических объектов, учитывая разнообразие их функциональных характеристик, используемых аэродинамических свойств и космических технологий, а также конструктивных особенностей, или следует разработать единый или унифицированный режим для таких объектов?

23. Свои ответы на вопрос 3 представили следующие государства–члены: Алжир, Аргентина, Бенин, Бразилия, Германия, Греция, Индия, Ирак, Италия, Йемен, Казахстан, Колумбия, Коста–Рика, Ливан, Мадагаскар, Марокко, Мексика, Нидерланды, Пакистан, Перу, Республика Корея, Российская Федерация, Сальвадор, Сирийская Арабская Республика, Словакия, Турция, Фиджи, Филиппины, Чешская Республика, Чили, Эквадор и Южная Африка.

24. Некоторые государства предложили принять соответствующий правовой режим в отношении аэрокосмических объектов. Эти государства, ссылаясь на такой режим, использовали различные термины, в частности "единый", "многообразный", "унифицированный" и "специальный", и основывали свои мнения на следующих соображениях:

a) для идентификации аэрокосмических объектов и для прояснения их правового статуса следует разработать соответствующий режим с учетом правовых норм, касающихся территориального суверенитета государств;

b) такой режим должен быть разработан в результате тщательного исследования, поскольку прогресс в области аэрокосмической техники может привести в будущем к необходимости установления специального режима, который учитывал бы ситуации, не предусмотренные в действующих нормах международного воздушного и космического права;

c) режим должен быть установлен на основе существующих договоров, особенно в отношении ответственности;

d) режим может также принести пользу при определении ответственности в случае ущерба, причиненного третьим сторонам;

e) режим обеспечит единообразие применяемых режимов, а также упростит процесс установления статуса космических объектов;

f) режим способствовал бы идентификации аэрокосмических объектов и их правового статуса, не нарушая действующие нормы воздушного и космического права;

g) режим должен быть разработан в целях предотвращения правовой неурегулированности, которая может стать результатом деятельности в космическом пространстве с использованием все большего количества аэрокосмических объектов. Кроме того, такие специальные процедуры должны быть разработаны соответствующей нейтральной международной организацией;

h) в отношении регистрации, ответственности и контроля за перемещением потребуется разработать специальные процедуры в отношении аэрокосмических объектов;

і) в результате дальнейшего технического прогресса могут возникать ситуации, не предусмотренные действующими в настоящее время нормами воздушного и космического права, и поэтому при разработке режима могут приниматься во внимание такие новые ситуации и уточняться их правовой статус с учетом территориального суверенитета государств;

ј) учитывая разнообразие космических объектов, их характеристик и видов использования, а также вытекающие из этого трудности при установлении унифицированного режима в отношении таких объектов, по каждой категории космических объектов должен быть принят соответствующий режим.

25. Было выражено мнение, что, хотя в отношении всех космических объектов потребуется унифицированный режим, поскольку по своим свойствам космический объект походит на воздушное судно, во время нахождения космического объекта в воздушном пространстве следует рассмотреть возможность применения положений, касающихся авиации.

26. Было выражено мнение о том, что если не будут разработаны единые специальные правила в отношении аэрокосмических объектов, то такие объекты, если они обладают способностью двойного использования, действительно подпадут под действие двух различных правовых режимов, касающихся двух видов деятельности в околоземном пространстве. Высказавшее это мнение государство отметило, что в настоящее время нормы права, регулирующие использование воздушного и космического пространства, существенно отличаются друг от друга как по своим основным принципам, так и по конкретным нормам.

27. Было выражено мнение о том, что на нынешнем этапе развития аэрокосмических объектов необходимость в разработке таких процедур не носит срочного характера. Однако по мере диверсификации и увеличения количества таких объектов, а, следовательно, и вероятности возникновения различного рода обстоятельств, связанных с их функционированием, вопрос о дополнении и развитии норм космического и воздушного права с целью учета особенностей аэрокосмических объектов может реально возникнуть. Важным станет вопрос о введении в практику процедуры уведомления государств о пролете аэрокосмических объектов над их территорией в пределах воздушного пространства.

28. Было выражено мнение о том, что если не расширить сферу охвата понятия "аэрокосмические объекты" таким образом, чтобы оно включало предлагаемые "только космические объекты" (т.е. объекты, обладающие всеми качествами аэрокосмических объектов, но не способные совершать полет в воздушном пространстве), то можно было бы рассмотреть режим, подобный режиму аэрокосмических объектов. Высказавшее это мнение государство отметило, что, поскольку в применимом международном праве отсутствуют специальные положения, регулирующие все многообразие таких объектов, и учитывая возможные в будущем технические достижения в этой области, на данном этапе единый и унифицированный режим не представляется необходимым.

29. Было выражено мнение о том, что оптимальным вариантом является совершенствование существующих правовых рамок путем включения таких понятий, как свободный пролет или мирный пролет, в космическое право и уточнение этих понятий в воздушном праве. Высказавшее это мнение

государство предложило также пересмотреть скоростные характеристики в отношении полетов в воздушном пространстве.

30. Было также выражено мнение о том, что государства, осуществляющие деятельность в космическом пространстве, несут идентичные обязательства независимо от характера соответствующего аэрокосмического объекта.

Вопрос 4. Рассматриваются ли аэрокосмические объекты во время их нахождения в воздушном пространстве в качестве воздушных судов, а во время нахождения в космическом пространстве в качестве космических аппаратов со всеми вытекающими из этого правовыми последствиями или же во время полета аэрокосмического аппарата в зависимости от цели такого полета преимущественную силу имеет либо воздушное, либо космическое право?

31. Свои ответы на вопрос 4 представили следующие государства–члены: Алжир, Аргентина, Бенин, Бразилия, Германия, Греция, Индия, Ирак, Италия, Йемен, Казахстан, Колумбия, Коста–Рика, Ливан, Мадагаскар, Марокко, Мексика, Нидерланды, Пакистан, Перу, Республика Корея, Российская Федерация, Сальвадор, Сирийская Арабская Республика, Словакия, Турция, Фиджи, Филиппины, Чешская Республика, Чили, Эквадор и Южная Африка.

32. По мнению ряда государств, в течение всего времени полета аэрокосмических объектов преимущественную силу должно иметь космическое право. Эти государства привели примеры случаев, когда космическое право будет являться главным источником регулирования, в частности:

а) в тех случаях, когда аэрокосмические объекты предназначены для использования главным образом в рамках деятельности в космическом пространстве. В таких случаях космическое право будет иметь преимущественную силу в отношении полета аэрокосмического аппарата на всех этапах его перемещения, т.е. с момента старта объекта (с Земли или платформы) до прибытия к месту назначения (выход на орбиту или посадка);

б) учитывая уникальность характеристик аэрокосмических объектов, во время их нахождения в космическом пространстве преимущественную силу должно иметь космическое право. Во время нахождения в космическом пространстве аэрокосмические объекты следует рассматривать в качестве космических аппаратов со всеми вытекающими из этого правовыми последствиями, включая обязательства, предусмотренные в Конвенции о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство (резолюция 3235 (XXIX) Генеральной Ассамблеи, приложение, "Конвенция о регистрации"). Вместе с тем во внимание может приниматься также цель такого полета, когда аэрокосмический объект находится в воздушном пространстве на протяжении большей части своего полета и используется для перевозки из одной точки Земли в другую.

33. Некоторые государства отметили, что до тех пор, пока не будут разработаны специальные процедуры в отношении аэрокосмических объектов, таковые во время пролета воздушного пространства, особенно при пересечении

воздушного пространства над территорией другого государства, будут рассматриваться в качестве летательных аппаратов, а аэрокосмические объекты, находящиеся в космическом пространстве, будут рассматриваться в качестве космических объектов и в соответствии с нормами космического права. В то же время было выражено мнение о том, что характер применения этих норм будет различаться в зависимости от характеристик космического объекта, а в воздушном праве следует предусмотреть специальные нормы, регулирующие полет космических объектов, пересекающих воздушное пространство с целью выхода в космическое пространство.

34. По мнению некоторых государств, при решении вопроса о том, рассматривается соответствующий объект в качестве воздушного судна или аэрокосмического объекта, важным фактором является задача и/или цель аэрокосмического объекта. Аэрокосмические аппараты, которые служат целям воздушной транспортировки, даже если в определенный период времени они способны совершать полет в космическом пространстве, следует все же рассматривать в качестве воздушных судов, а аэрокосмические объекты, совершающие пролет через воздушное пространство в целях выхода в космическое пространство или посадки, следует рассматривать в качестве космических аппаратов. Однако еще одно государство отметило, что отнесение того или иного объекта к категории воздушного судна или аэрокосмического объекта на основе местоположения или цели полета может вызывать недоразумения или трудности при реализации этого принципа на практике.

35. Было выражено мнение о том, что во время нахождения в воздушном пространстве аэрокосмические объекты рассматриваются в качестве воздушных судов, а во время нахождения в космическом пространстве – в качестве космических аппаратов со всеми вытекающими из этого правовыми последствиями, при условии применения более высоких стандартов в отношении вопросов безопасности и ответственности. В то же время в случаях, когда пролет через воздушное пространство совершается при прямом и непрерывном выходе в космическое пространство или возвращении из него, соответствующий объект должен рассматриваться в качестве космического аппарата. По мнению еще одного государства, аэрокосмические объекты не должны рассматриваться в качестве воздушных судов во время нахождения в воздушном пространстве. Решающим фактором при решении вопроса о том, следует ли рассматривать соответствующий объект в качестве аэрокосмического объекта или воздушного судна, должна быть первоначальная цель объекта. При соблюдении обязательства, касающегося информирования, цель полета не должна приниматься во внимание.

36. Ряд государств заявили о поддержке установления специального режима, применимого на протяжении всего полета. По мнению некоторых из этих государств, во внимание должны приниматься задача объекта и цель конкретного полета. По мнению других государств, в соответствии с действующими нормами международного права космический аппарат рассматривается в качестве объекта, перемещающегося в космическом пространстве, а воздушное судно – в качестве объекта, перемещающегося в воздушном пространстве. Космический аппарат, пересекающий воздушное пространство во время запуска или спуска, может рассматриваться в качестве воздушного судна в течение такого отрезка его полета, и в рамках любого

специального режима, установленного в отношении аэрокосмических объектов, потребуется определить рамки правовых последствий в период пересечения таким объектом воздушного пространства.

37. Было выражено мнение о том, что находящиеся в воздушном пространстве аэрокосмические объекты не должны рассматриваться в качестве воздушных судов, поскольку их конструкционные характеристики, а также процедуры маневра и посадки всегда будут отвечать особым условиям. Однако должны тем не менее приниматься во внимание действующие международные авиационные нормы, а также национальное законодательство и правила воздушного движения.

Вопрос 5. Выделяются ли специально в режиме аэрокосмического объекта стадии взлета и приземления как отличающиеся по объему регулирования при вхождении в воздушное пространство с космической орбиты и последующем возвращении на эту орбиту?

38. Свои ответы на вопрос 5 представили следующие государства–члены: Алжир, Аргентина, Бенин, Бразилия, Германия, Греция, Индия, Ирак, Италия, Йемен, Казахстан, Колумбия, Коста–Рика, Ливан, Мадагаскар, Марокко, Мексика, Нидерланды, Пакистан, Перу, Республика Корея, Российская Федерация, Сальвадор, Сирийская Арабская Республика, Турция, Фиджи, Филиппины, Чешская Республика, Чили, Эквадор и Южная Африка.

39. Некоторые государства согласились с тем, что стадии взлета и приземления выделяются и отличаются по объему регулирования, и привели следующие основания:

а) если во время движения в воздушном пространстве аэрокосмические объекты считаются воздушными судами, то стадии взлета и приземления должны регулироваться нормами воздушного права, поскольку воздушное право регламентирует технические аспекты аэронавигации. Если для аэрокосмических объектов будет устанавливаться специальный режим, то придется учитывать технические характеристики стадий взлета и приземления аэрокосмических объектов различных видов, чтобы можно было определить, является ли единый режим приемлемым и следует ли в отношении этих двух стадий применять различные нормы в зависимости от того, осуществляется ли или не осуществляется движение в воздушном пространстве;

б) эти стадии должны выделяться, особенно в том случае, если аэрокосмический объект способен взлетать и летать как воздушное судно, в том числе самостоятельно выходить в космическое пространство из воздушного пространства и затем функционировать в качестве космического аппарата; этот же подход применяется к запускаемым в космическое пространство объектам, которые после вхождения в плотные слои атмосферы Земли способны осуществлять автономный полет как воздушное судно и тем самым задерживать свое приземление;

в) поскольку считается, что стадии взлета и приземления аэрокосмического объекта выделяются, регулированию этих стадий в рамках

космического права и воздушного права следует уделить особое внимание. Например, требуют рассмотрения концепции свободного пролета, безвредного пролета и скоростных режимов.

40. Другие государства не согласились с тем, что стадии взлета и приземления выделяются и отличаются по объему регулирования, и привели следующие основания:

а) поскольку нет действующих аэрокосмических объектов и, следовательно, практики, то не существует норм обычного международного права, разрешающих пролет аэрокосмических объектов через иностранное воздушное пространство после вхождения в атмосферу Земли без предварительного согласия;

б) если стремиться к упрощению режима, то нет необходимости устанавливать специальное положение для стадий взлета и приземления;

в) для отличий в объеме регулирования нет никаких оснований, поскольку все стадии полета аэрокосмического объекта должны определяться нормами космического права.

41. Было высказано мнение, что в рамках действующей правовой системы не существует специального режима, в котором выделялись бы стадии взлета и приземления аэрокосмического объекта, как отличающиеся по объему регулирования при вхождении в воздушное пространство с космической орбиты и последующем возвращении на эту орбиту.

42. По мнению некоторых государств, в отношении пролета аэрокосмического объекта через воздушное пространство над территорией другого государства могут применяться нормы международного воздушного права или внутреннего права соответствующего государства с учетом вопроса суверенитета и безопасности этого государства.

43. Было высказано мнение, что во всех случаях, когда аэрокосмический объект способен в течение определенного периода времени перемещаться в воздушном пространстве, оправданным является режим, отличающийся по объему регулирования, хотя большая часть полета такого объекта будет регулироваться общими нормами космического права.

44. Было высказано мнение, что аэрокосмический объект, который способен в воздушном пространстве летать как воздушное судно, а в космическом пространстве передвигаться как космический аппарат, должен функционировать в соответствующих частях пространства в соответствии с нормами воздушного права или нормами космического права. В будущем в связи с общим регулированием движения космического транспорта должен быть разработан порядок регулирования стадий взлета и приземления таких объектов, который может быть различным для маневров на той и другой стадии вследствие различных летно-технических характеристик.

45. Было высказано мнение, что, хотя в настоящее время не существует действующих положений, которые регулировали бы полет космических объектов на стадии вхождения в национальное воздушное пространство, в интересах единообразия должен регулироваться только безвредный пролет через воздушное пространство.

46. Некоторые государства высказали мнение, что в режиме аэрокосмических объектов должны быть предусмотрены специальные юридические процедуры или правила и что необходимо учитывать следующее:

а) такой режим будет особенно важен для стадии приземления, в ходе которой иногда по различным причинам может наноситься ущерб, особенно если на этой стадии аэрокосмический объект пересекает воздушное пространство другого государства;

б) такие правила могут предусматривать право мирного пролета на стадиях взлета и приземления, а также процедуру управления воздушным движением применительно к пролету национального и международного воздушного пространства;

с) необходимо проводить различие между стадиями взлета и приземления и стадиями вхождения в воздушное пространство с орбиты и возвращения на орбиту из воздушного пространства.

Вопрос 6. Применяются ли нормы национального и международного воздушного права к аэрокосмическому объекту одного государства, находящемуся в воздушном пространстве другого государства?

47. Свои ответы на вопрос 6 представили следующие государства–члены: Алжир, Аргентина, Бенин, Бразилия, Германия, Греция, Индия, Ирак, Италия, Йемен, Казахстан, Колумбия, Коста–Рика, Ливан, Мадагаскар, Марокко, Мексика, Нидерланды, Пакистан, Перу, Республика Корея, Российская Федерация, Сальвадор, Сирийская Арабская Республика, Словакия, Турция, Фиджи, Филиппины, Чешская Республика, Чили, Эквадор и Южная Африка.

48. Некоторые государства согласились с тем, что нормы национального и международного воздушного права применяются к аэрокосмическому объекту одного государства, находящемуся в воздушном пространстве другого государства. Эти государства отметили также следующее:

а) нормы национального и международного воздушного права не применяются к аэрокосмическому объекту, если вход в такое воздушное пространство происходит лишь в связи с его прямым взлетом или приземлением;

б) если в национальных законах государств существует слишком много различий, в международное воздушное право могут быть внесены изменения в целях унификации таких правил и положений, допускающие полет аэрокосмического объекта при его нахождении в воздушном пространстве другого государства;

с) в настоящее время аэрокосмические объекты, перемещающиеся в воздушном пространстве, считаются воздушными судами, и поэтому на них распространяются нормы национального и международного воздушного права;

д) должны применяться специальные нормы, учитывающие характер космических объектов, характеристики и назначение которых отличаются от характеристик и назначения воздушных судов;

e) если предполагается пролет аэрокосмического объекта через воздушное пространство другого государства, это государство должно быть заранее подробно проинформировано о месте запуска и траектории полета, а сам полет должен быть согласован;

f) если объект обладает характеристиками как самолета, так и космического объекта, то для обеспечения национальной безопасности или безопасности воздушного движения будут применимы нормы международного воздушного права и соответствующего внутреннего воздушного права.

49. Было высказано мнение, что нормы национального и международного воздушного права не применимы, поскольку безвредный пролет аэрокосмических объектов должен регулироваться нормами космического права. Следует заключить международные соглашения о действиях в чрезвычайных ситуациях, особенно в тех случаях, когда аэрокосмический объект вынужден приземлиться на территории не запускающего, а иного государства, совершить пролет над этой территорией, попасть на нее или покинуть ее. По мнению одного из государств, если космический аппарат отклонился от расчетной траектории и совершает полет за пределами расчетных траекторий взлета и возвращения на Землю, такой полет уже не должен регулироваться космическим правом.

50. Было высказано мнение, что целесообразно рассмотреть возможность договорного закрепления права мирного (безвредного) пролета через воздушное пространство другого государства при выходе объекта на орбиту и его возвращении с орбиты. Высказавшее эту точку зрения государство отметило, что будет необходимо учесть специфику полетов по программе "Земля–Земля" и "Земля–орбита", так как применительно к аппаратам, совершающим полет по программе "Земля–орбита", выполнение всего комплекса требований воздушного права вряд ли будет возможно с практической точки зрения.

51. Было высказано мнение, что такого рода полет было бы целесообразно изучить с точки зрения действующих правил аэронавигации, с тем чтобы найти решение проблем, связанных с возможным вторжением в воздушное пространство.

52. Было высказано мнение, что в отношении аэрокосмических объектов действуют нормы космического права и они должны рассматриваться как космические аппараты, когда они находятся в воздушном пространстве либо запускающего государства (в соответствии с определением в статье I Конвенции о регистрации), либо государства, на территории которого происходит приземление (в том числе в аварийных ситуациях) или какого-либо третьего государства. Высказавшее это мнение государство отметило также, что регистрация государством в своих соответствующих регистрах любого летательного аппарата в качестве воздушного судна или в качестве космического аппарата будет являться формальным критерием для определения применимого права. Тем не менее в обоих случаях должны применяться нормы воздушного права, касающиеся безопасности полетов в воздушном пространстве.

53. Было высказано мнение, что нормы национального и международного воздушного права будут применимы лишь к тем аэрокосмическим объектам, которые будут способны служить целям аэронавтики, но не к тем аэрокосмическим аппаратам, которые по существу будут считаться

космическими объектами. Однако даже аэрокосмические объекты, служащие целям астронавтики, должны будут соблюдать некоторые из норм воздушного права, в частности принцип полного и исключительного суверенитета другого государства над своим воздушным пространством при пролете через него.

54. Было высказано мнение, что государство имеет право и обязано осуществлять юрисдикцию над объектами, пролетающими в его воздушном пространстве, на основе принципа территориальности или государственной принадлежности, или на основе обоих принципов, если только это не запрещается международным правом. В этой связи государство, высказавшее эту точку зрения, отметило далее, что в отношении аэрокосмического объекта действует право того государства, в котором он реально находится (принцип территориальности), что в отношении такого объекта действует право того государства, в котором он зарегистрирован (принцип государственной принадлежности) и что применение принципа территориальности или государственной принадлежности для целей определения ответственности за ущерб пассажирам и грузу в соответствии с Конвенцией об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, будет зависеть от того, зарегистрирован ли объект в качестве аэрокосмического объекта или воздушного судна.

55. Было высказано мнение, что этот вопрос указывает на важность делимитации воздушного и космического пространства. Поскольку существует суверенитет государства в отношении воздушного пространства над своей территорией, к иностранному аэрокосмическому объекту будет применяться соответствующее национальное воздушное право. Высказавшее это мнение государство пришло к выводу, что в этом случае должно требоваться разрешение на пролет аэрокосмическим объектом одного государства через воздушное пространство другого государства.

Вопрос 7. Имеются ли прецеденты в отношении пролета аэрокосмических объектов во время взлета и/или после вхождения в плотные слои атмосферы Земли и существует ли обычное международное право в отношении такого пролета?

56. Свои ответы на вопрос 7 представили следующие государства–члены: Алжир, Аргентина, Бенин, Бразилия, Германия, Греция, Индия, Ирак, Италия, Йемен, Казахстан, Колумбия, Коста–Рика, Ливан, Мадагаскар, Марокко, Мексика, Нидерланды, Пакистан, Перу, Республика Корея, Российская Федерация, Сальвадор, Сирийская Арабская Республика, Словакия, Турция, Фиджи, Филиппины, Чешская Республика, Чили, Эквадор и Южная Африка.

57. Некоторые государства представили следующую информацию о прецедентах в отношении пролета аэрокосмических объектов во время взлета и/или после вхождения в плотные слои атмосферы Земли:

а) по сложившейся международной практике суверенитет государства не распространяется на пространство, находящееся выше орбиты наименьшего перигея искусственного спутника Земли (приблизительно 100 км над уровнем океана). Лишь в нескольких случаях космические объекты пролетали над территориями иностранных государств. В тех случаях, когда полет проходил на

высоте ниже 100 км, государства регистрации, руководствуясь принципом доброй воли, уведомляли об этом государства, над территорией которых проходил полет. Например, в марте 1990 года Соединенные Штаты Америки передали бывшему Союзу Советских Социалистических Республик (СССР) информацию относительно завершающей стадии полета корабля многоразового использования "Атлантис". В ней содержались общие данные о траектории предполагаемого полета шаттла над определенным отрезком восточных районов территории бывшего СССР, указывались время, в течение которого корабль при спуске с орбиты должен был находиться над территорией этой страны, минимальная высота его полета в указанном пространстве перед выходом объекта в воздушное пространство над открытым морем, а также техническое состояние корабля. Информация, поступившая за несколько часов до осуществления пролета, была передана в порядке любезности. Факт передачи информации не создавал, как было оговорено, прецедента. Тем не менее в передаче такого рода сведений просматриваются общие контуры процедур уведомления государств;

b) такой пролет предусмотрен Соглашением между Российской Федерацией и Республикой Казахстан от 28 марта 1994 года об основных принципах и условиях использования космодрома Байконур;

c) другие случаи связаны с удалением спутников, потерпевших аварию. В Аргентине имел место случай, когда страна, чей спутник потерпел аварию, сотрудничала в удалении его обломков, предложив плату и компенсацию за ущерб, нанесенный падением объекта на Землю. Кроме того, такие вопросы регулируются нормами международного космического права, которые содержатся, в частности, в Конвенции о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами ("Конвенция об ответственности", резолюция 2777 (XXVI) Генеральной Ассамблеи, приложение) и Соглашении о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство (резолюция 2345 (XXII) Ассамблеи, приложение);

d) в ходе своего единственного полета советский космический корабль многоразового использования "Буран" после вхождения в плотные слои атмосферы совершил пролет через воздушное пространство Турции. Однако корабль "Буран" не обладает возможностью автономного маневрирования, и поэтому не может считаться воздушным судном. Даже если пролет "Бурана" через воздушное пространство Турции без предварительного разрешения и можно обосновать какой-либо правовой нормой, эту правовую норму нельзя будет применять к аэрокосмическим объектам, так как их конструкция позволяет автономно маневрировать;

e) были упомянуты также случаи спуска с орбиты российской космической станции "Мир", случай, связанный с американской космической станцией "Скайлэб", и случаи падения фрагментов космических объектов на территорию третьего государства.

58. По мнению других государств, прецедентов в отношении пролета аэрокосмических объектов после вхождения в плотные слои атмосферы Земли не имеется. Некоторые государства отметили, что обычного международного

права или прецедентов в отношении пролета аэрокосмических объектов после вхождения в плотные слои атмосферы Земли не существует.

59. Было высказано мнение, что прецедентами мирного пролета могут считаться случаи возвращения на Землю космических кораблей многоразового использования, которые пролетали через воздушное пространство третьих стран. По мнению одного из государств, многоразовый корабль "Спейс шаттл" не может рассматриваться в качестве аэрокосмического объекта, так как он не в полной мере способен осуществлять движение в воздушном пространстве.

60. Было высказано мнение, что к космическим объектам применяются положения Конвенции об ответственности, которые в этом отношении служат обычным международным правом. Вместе с тем это государство отметило, что обычного международного права в отношении пролета аэрокосмических аппаратов не существует и что важно решить этот вопрос, чтобы исключить любое недопонимание того, какое право будет применяться.

61. Было высказано мнение, что нормы обычного международного права в отношении пролета аэрокосмических объектов после вхождения в плотные слои атмосферы Земли в настоящее время находятся в стадии становления.

62. Было высказано мнение, что пока нет достаточных свидетельств общей практики в отношении права пролета взлетающего или спускающегося аэрокосмического объекта, и поэтому такая практика не представляет собой обычного международного права. По мнению других государств, поскольку не было возражений или противодействия со стороны государств, через воздушное пространство которых пролетали космические объекты, в соответствии с международно-правовым обычаем сформировалось право на такой пролет.

63. Другие государства подчеркнули, что отсутствие каких-либо возражений со стороны большинства государств в отношении пролета космических объектов над их воздушным пространством не означает одобрения ими такого пролета в качестве международной практики или прецедента; в то время некоторые из этих государств просто не располагали информацией о пролете и не могли выявить какого-либо особо ощутимого ущерба в связи с ним.

Вопрос 8. Существуют ли какие-либо национальные и/или международные правовые нормы в отношении пролета аэрокосмических объектов во время взлета и/или после вхождения в плотные слои атмосферы Земли?

64. Свои ответы на вопрос 8 представили следующие государства-члены: Алжир, Аргентина, Бенин, Бразилия, Германия, Греция, Индия, Ирак, Италия, Йемен, Казахстан, Колумбия, Коста-Рика, Ливан, Мадагаскар, Марокко, Мексика, Нидерланды, Пакистан, Перу, Республика Корея, Российская Федерация, Сальвадор, Сирийская Арабская Республика, Словакия, Турция, Фиджи, Филиппины, Чешская Республика, Чили, Эквадор и Южная Африка.

65. Некоторые государства представили следующие примеры национальных и/или международных правовых норм в отношении пролета аэрокосмических объектов во время взлета и/или после вхождения в плотные слои атмосферы Земли:

а) было отмечено, что статья 19 Закона Российской Федерации "О космической деятельности", который был принят в 1993 году, устанавливает, что космический объект иностранного государства может осуществлять одноразовый безвредный пролет через воздушное пространство Российской Федерации с целью запуска такого объекта на орбиту вокруг Земли или дальше в космическое пространство, а также с целью возвращения его на Землю при условии заблаговременного уведомления соответствующих служб Российской Федерации о времени, месте, траектории и иных условиях такого пролета. Вместе с тем в действующих многосторонних договорах отдельные аспекты таких пролетов (международная ответственность, спасание космонавтов, возвращение объектов и др.) затрагиваются или резюмируются;

б) в качестве примеров существования национальных и/или международных правовых норм в отношении пролета аэрокосмических объектов во время взлета и/или после вхождения в плотные слои атмосферы Земли были упомянуты разрабатываемый в настоящее время закон Республики Казахстан о космической деятельности, Закон о космической деятельности Австралии 1998 года и пять договоров по космосу Организации Объединенных Наций. Было отмечено, что такого рода нормы встречаются также в международных соглашениях о космической деятельности;

в) было отмечено, что, если положения воздушного права считать применимыми к космическим объектам во время их нахождения в воздушном пространстве, то соответствующие положения, касающиеся, в частности, ущерба, причиненного третьим сторонам на поверхности Земли, содержатся в статьях 1827–1840 Коммерческого кодекса Колумбии (раздел, посвященный аэронавигации);

г) было отмечено, что в рамках системы лицензирования космической деятельности в Законе о коммерческой космической деятельности 1998 года (поправка к Закону о коммерческих космических запусках 1984 года, Кодекс Соединенных Штатов Америки 49 (КСШ) 70101 и последующий) содержатся положения, касающиеся вхождения в плотные слои атмосферы;

д) было отмечено, что согласно соответствующим статьям Кодекса гражданской авиации Турции и некоторым национальным обычаям космические объекты, находящиеся в воздушном пространстве, регулируются теми же правилами, что и воздушные суда и другие летательные аппараты;

е) хотя в Чили никаких конкретных норм не существует, считается, что национальное воздушное пространство Чили находится под суверенитетом государства и что применимыми являются нормы безопасности воздушного движения.

66. Было высказано мнение, что никакие конкретные национальные и/или международные правовые нормы в отношении пролета аэрокосмических объектов после вхождения в плотные слои атмосферы Земли пока не разработаны.

67. Было высказано мнение, что необходимо провести подробное исследование этого вопроса с целью разработки комплекса правовых норм, которые учитывали бы сложность определения характеристик аэрокосмических объектов. Это государство отметило, что применение лишь норм воздушного права или лишь

норм космического права не может обеспечить надлежащего учета всех ситуаций, которые могут возникнуть. По мнению еще одного из государств, в отношении аэрокосмических объектов после вхождения в плотные слои атмосферы Земли должны применяться действующие национальные и международные правовые нормы.

Вопрос 9. Применимы ли правила регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, к аэрокосмическим объектам?

68. Свои ответы на вопрос 9 представили следующие государства–члены: Алжир, Аргентина, Бенин, Бразилия, Германия, Греция, Индия, Ирак, Италия, Йемен, Казахстан, Колумбия, Коста-Рика, Ливан, Мадагаскар, Марокко, Мексика, Нидерланды, Пакистан, Перу, Республика Корея, Российская Федерация, Сальвадор, Сирийская Арабская Республика, Словакия, Турция, Фиджи, Филиппины, Чешская Республика, Чили, Эквадор и Южная Африка.

69. По мнению некоторых государств, правила регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, определены в Конвенции о регистрации. Было высказано мнение, что эти правила должны быть применимы также к будущим аэрокосмическим объектам, способным служить целям астронавтики.

70. Некоторые государства отметили, что в соответствии со статьей II Конвенции о регистрации запускающее государство должно регистрировать космический объект путем записи в соответствующий регистр, который ведется каждым запускающим государством, и что информация об учреждении такого регистра должна доводиться до Генерального секретаря Организации Объединенных Наций. Некоторые государства отметили, что, поскольку в Конвенции о регистрации термин "космический объект" означает такой объект, который запускается на орбиту вокруг Земли или дальше в космическое пространство, то затруднительно сделать вывод о том, что термин "космический объект" в этой Конвенции охватывает аэрокосмические объекты. Некоторые государства отметили, что положения Конвенции о регистрации, которые применяются к космическим объектам, запускаемым в космическое пространство, основаны на положении Договора о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела ("Договор по космосу", резолюция 2222 (XXI) Генеральной Ассамблеи, приложение), которое относится ко всем объектам, запускаемым в космическое пространство (статья VIII). Поскольку аэрокосмический объект призван взлетать подобно воздушному судну, включая взлет со взлетно–посадочной полосы и постепенный набор высоты благодаря подъемной силе воздуха, действующей на его крылья, о запуске в обычном смысле говорить не приходится, и поэтому он не подпадает под действие Конвенции о регистрации или статьи VIII Договора по космосу. Соответственно этому, поскольку многократно корабль "Спейс шаттл" запускается в прямом смысле этого слова, он рассматривается и регистрируется Соединенными Штатами как космический объект.

71. Некоторые из этих государств выразили обеспокоенность в связи с тем, что вследствие быстрых темпов технического прогресса может сложиться ситуация, когда существующие правила регистрации окажутся неэффективными.

72. Было высказано мнение, что, хотя в настоящее время вносить изменения в положения Конвенции о регистрации, которые отражали бы специфику аэрокосмических объектов, было бы преждевременно, однако в перспективе, по мере развития аэрокосмических объектов, такие изменения могут быть признаны целесообразными. Перечень сведений о параметрах орбиты может быть дополнен информацией о планируемом прохождении трассы аэрокосмического объекта в воздушном пространстве над территориями государств. Высказавшее это мнение государство отметило, что окончательное мнение на этот счет может быть сформировано на основе дополнительного изучения особенностей функционирования аэрокосмических объектов. Принятое понятие "запускающего государства" необходимо будет проанализировать в свете возможностей перспективных средств запуска аэрокосмических аппаратов. Государство, разрешившее старт иностранного аэрокосмического аппарата из своего воздушного пространства, согласно действующему космическому праву автоматически рассматривается как одно из запускающих государств с соответствующими международными обязательствами по Конвенции об ответственности.

73. Было высказано мнение, что в связи с регистрацией объектов задачи и цели действующей международной конвенции не в полном объеме применимы к аэрокосмическим объектам и что было бы целесообразно тщательно изучить этот вопрос, чтобы оценить необходимость регистрации, учитывая при этом, что у аэрокосмических объектов "стадия полета по орбите", как правило, бывает непродолжительной.

74. По мнению некоторых государств, аэрокосмический объект, способный служить обеим целям (аэронавтики и астронавтики), должен регистрироваться и в качестве воздушного судна, и в качестве космического аппарата, если только не будет разработан единый режим, предусматривающий иную процедуру. Такой режим должен содержать также соответствующие положения относительно учреждения специальных национальных регистров и, возможно, специального международного реестра для таких аэрокосмических объектов. Было высказано мнение, что все аэрокосмические объекты должны регистрироваться как в качестве "космических аппаратов", так и в качестве "воздушных судов". Высказавшее это мнение государство отметило, что необходимо также регистрировать транспортные космические объекты, собираемые в космосе (например, созданные на борту космической станции или на других аналогичных космических платформах), которые будут стартовать с таких платформ и возвращаться на них, никогда не совершая посадки на Землю и практически никогда не залетая в воздушное пространство, а также во избежание каких-либо инцидентов следует оповещать о траекториях и целях их полета. Одно из государств отметило, что, возможно, было бы предпочтительно иметь единый реестр аэрокосмических объектов.

Вопрос 10. Каковы отличия между правовыми режимами воздушного и космического пространства?

75. Свои ответы на вопрос 10 представили следующие государства–члены: Алжир, Бенин, Бразилия, Йемен, Коста–Рика, Мадагаскар, Марокко, Мексика, Нидерланды, Сальвадор, Турция, Фиджи, Чешская Республика, Эквадор и Южная Африка¹.

76. Некоторые государства согласились с тем, что фундаментальное отличие между двумя правовыми режимами состоит в том, что воздушное право основывается на принципе, согласно которому каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством, расположенным над его территорией и территориальными водами, тогда как космическое право основывается на принципе, согласно которому космическое пространство, включая Луну и другие небесные тела, открыто для исследования и использования в мирных целях и не подлежит национальному присвоению ни путем провозглашения суверенитета, ни путем использования или оккупации, ни любыми другими средствами.

77. Кроме того, государства отметили следующие отличия между правовым режимом воздушного пространства, закрепленным в Чикагской конвенции 1944 года, и правовым режимом космического пространства, закрепленным в договорах Организации Объединенных Наций по космосу:

а) космическое право предусматривает, что использование космического пространства осуществляется на благо и в интересах всех стран. В воздушном праве положение такого характера отсутствует;

б) в воздушном праве не существует права мирного пролета через воздушное пространство другого государства и требуется получение разрешения от иностранного государства либо в общем виде на основе международного договора, либо в каждом конкретном случае. В космическом праве разрешается свободный пролет космических объектов. Различия в правилах связаны с вопросами национальной безопасности и необходимостью регулировать деятельность в двух областях пространства в соответствии с характером их использования;

с) в отношении регистрации объектов применяются различные методы и действуют различные требования. В отношении воздушных судов применимы положения Чикагской конвенции и нормы внутригосударственного законодательства, а регистрация космических объектов производится в соответствии с положениями Конвенции о регистрации;

д) что касается вопроса об ответственности, то в воздушном праве ответственность устанавливается как международно–правовыми положениями, так и положениями национального законодательства, и возлагается на частных лиц. В космическом праве в соответствии с положениями Конвенции об ответственности установлен принцип ответственности международных субъектов, а именно государств и международных организаций, запускающих космические объекты;

е) концепция "воздушного судна" ясно определена в воздушном праве в отличие от концепции "космического объекта", и поэтому применение

положений как воздушного, так и космического права к одному и тому же объекту не исключается;

f) нормами воздушного права ясно регулируются вопросы, касающиеся воздушного передвижения, международного признания прав на воздушные суда, преступлений и некоторых других действий на борту воздушного судна, борьбы с незаконным захватом воздушных судов и борьбы с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации. Нормами космического права такие вопросы прямо не регулируются, поскольку в таком регулировании нет практической нужды. Равным образом некоторые вопросы, ввиду их особой природы и характеристик, решаются лишь на основе космического права, например вопрос распределения позиций на геостационарной орбите.

78. Было высказано мнение, согласно которому воздушное право и космическое право связывает лишь то, что оба режима обеспечивают регулирование физического пространства, отличного от суши и моря. Однако, поскольку воздушное пространство и космическое пространство имеют особые характеристики и используются по-особому, нормы, применимые к одному из них, весьма отличаются от норм, применимых к другому. Явные трудности возникают в том случае, когда требуется определить режим космических объектов, пересекающих как воздушное, так и космическое пространство. Поскольку в отношении аэрокосмических объектов особого режима не существует, придется применять нормы как воздушного, так и космического права в зависимости от того, в каком пространстве находится аэрокосмический объект.

79. Было высказано мнение, что, поскольку использование космического пространства в научных целях служит общественным интересам, было бы целесообразно разработать единообразные нормы, устанавливающие различие между воздушным пространством и космическим пространством с целью защиты прав третьих государств.

80. Было высказано мнение, что, поскольку статья 96(a) Чикагской конвенции определяет "авиаперевозки" как "регулярные воздушные перевозки, выполняемые воздушными судами для транспортировки пассажиров, почты или грузов", совершенно очевидно, что такое определение авиаперевозок не охватывает полетов в космическое пространство.

81. В отношении своего Закона об авиации № 74 от 1962 года (Закон об авиации) Южная Африка представила следующую информацию:

а) было отмечено, что в разделе 1 Закона об авиации воздушные суда определяются как "любые летательные аппараты, поддерживаемые в воздухе за счет их взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от земной поверхности". В разделе 2 Закона об авиации предусматривается, что "положения настоящего Закона, а также положения Конвенции и Соглашения о транзите применяются за исключением случаев, прямо указанных в настоящем Законе или в подзаконных актах, ко всем воздушным судам, находящимся в рамках или над любой частью территории или территориальных вод Республики, и ко всем южноафриканским воздушным судам и личному составу, где бы они ни находились";

б) было отмечено, что в качестве первого приложения к Закону об авиации добавлена Чикагская конвенция, статья 1 которой предусматривает следующее: "Договаривающиеся государства признают полный и исключительный суверенитет каждого государства над воздушным пространством, расположенным над его территорией". Прямое указание на "воздушное пространство" подразумеваемым образом исключает исключительный суверенитет государства над космическим пространством.

Ответы общего характера

82. Было высказано мнение, что государствам следует искать приемлемый подход к определению и делимитации космического пространства с учетом особых нужд развивающихся стран. Высказавшее это мнение государство приняло к сведению обсуждение вопросника по возможным правовым вопросам, касающимся аэрокосмических объектов, проводимое Комитетом в рамках поиска возможных решений вопросов, касающихся определения и делимитации космического пространства. Однако, прежде чем представлять ответы на вопросник, это государство хотело бы получить разъяснение по следующим вопросам:

а) будет ли обсуждение вопросника направлено на определение особого режима аэрокосмических объектов?

б) приведет ли обсуждение вопросника к исключению вопроса об определении и делимитации космического пространства из повестки дня Комитета?

в) если ответы на оба эти вопроса будут утвердительными, то позволит ли установление специального режима решить проблемы определения и делимитации космического пространства?

Примечания

¹ Этот вопрос был добавлен Рабочей группой по определению и делимитации космического пространства на сорок первой сессии Юридического подкомитета. По этому вопросу высказались лишь государства, которые представили ответы на вопросник по аэрокосмическим объектам после 2002 года.